IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 295)
z dnia 5 lipca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 295)

5 lipca 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wraz z autopoprawką (druki nr 3320 i 3320-A).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Iwona Molenda-Detyna** naczelnik wydziału w Departamencie Podatków Dochodowych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Dariusz Górski** pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Legalności Zatrudnienia Głównego Inspektoratu Pracy, **Renata Pietras** zastępca dyrektora Biura Prawnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący oraz **Andrzej Bogdanowicz** dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Adam Ostrowski** przedstawiciel Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa –** legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Serdecznie witam zaproszonych gości. Witam pana ministra Rafała Webera.

Zgodnie z przedstawionym rozszerzonym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wraz z autopoprawką (druki nr 3320 i 3320-A). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Przypominam, że Sejm po przeprowadzeniu pierwszego czytania na posiedzeniu plenarnym w dniu 16 czerwca skierował projekt do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia. Przypominam również, że zgodnie z art. 95d ust. 1 regulaminu Sejmu poprawkę do projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej może zgłosić w formie pisemnej grupa co najmniej trzech posłów. Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 1? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 2? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. W zakresie art. 1, jeśli jeszcze można, w ust. 2 wnioskodawcy proponują odpowiednie stosowanie określonych regulacji, tj. art. 9–16 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Przy tej okazji prosimy od razu o upoważnienie Wysokiej Komisji do wprowadzania niezbędnych korekt natury legislacyjno-redakcyjnej. W tym przypadku dodamy wyraz „przepisy" przed odesłaniem wspomnianych wyżej przepisów.

W zakresie ust. 2 pragniemy natomiast zwrócić uwagę, że wnioskodawcy proponują, aby w sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosować odpowiednio wskazane

wyżej artykuły. Wskazujemy, że w orzecznictwie sądowym to odesłanie i odpowiednie stosowanie przepisów może budzić pewne wątpliwości w toku stosowania odsyłanych przepisów, bo nie jest jasne, czy to odpowiednie stosowanie ma być z modyfikacjami, czy bezpośrednio. Ta regulacja tego nie przewiduje, tak że w tym zakresie zgłaszamy naszą standardową wątpliwość, która pojawia się przy tego rodzaju odesłaniach, troszeczkę przerzucających ciężar interpretacji na adresatów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja daje upoważnienie Biuru Legislacyjnemu do dokonywania oczywistych korekt. Sprzeciwu nie słyszę.

Jak pan minister ustosunkowuje się do uwagi Biura Legislacyjnego?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Do tej uwagi legislacyjnej stanowisko jest pozytywne, czyli po sformułowaniu „stosuje się odpowiednio" w tekście akceptujemy dodanie wyrazu „przepisy". Tutaj więc stanowisko jest pozytywne.

Jeżeli chodzi o drugą, ogólną uwagę, proponujemy pozostawienie brzmienia przepisu bez zmian z uwagi na konieczność zapewnienia spójności i skrótowości tekstu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, która jest *lex specialis* do ustawy ogólnej regulującej kwestie delegowania pracowników, tj. do ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Genezą zastosowania sformułowania odpowiedniego stosowania był przede wszystkim inaczej zakreślony krąg podmiotów objętych regulacją. W projekcie jest to kierowca przewoźnik, natomiast w ustawie ogólnej o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług relacja pracownik – pracodawca. Po ponownej analizie art. 9–16 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, które mają być stosowane odpowiednio, a dotyczą zadań i uprawnień Państwowej Inspekcji Pracy, należy więc stwierdzić, że w tym przypadku nie zachodzi obawa dowolności w ustaleniu zakresu stosowania tych przepisów, w szczególności naruszenia zasady określoności prawa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja podtrzymuje uwagę legislacyjną Biura Legislacyjnego. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do art. 2? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

To drobiazg. Proponujemy skrót dyrektywy 2020/1057 wprowadzić w art. 2 ust. 1 pkt 1 lit. c.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jest poprawka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale jeszcze jesteśmy przy jednym. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja przyjęła to stanowisko i rekomendację Biura Legislacyjnego.

Do art. 2?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dotarły do nas stanowiska organizacji branżowych. Podnoszą one, że zakres przedmiotowy, który został zaproponowany w ustawie, może pogłębiać istniejącą od wielu lat niekonkurencyjność polskich przewoźników w przewozach dwustronnych poza terytorium UE. Projekt zakłada zwolnienie przewoźników mających siedzibę poza UE z obowiązku stosowania przepisów o delegowaniu, o ile kierowca wykonuje zadania służbowe w ramach przewozów dwustronnych lub przejazdu tranzytem przez terytorium Polski. Z uwagi na obecne uwarunkowania to rzeczywiście może zagrażać polskim przewoźnikom.

W związku z tym proponujemy, aby w art. 2 pkt 1 ustawy dodać lit. d w następującym brzmieniu: „z państwa innego niż państwo członkowskie, o którym mowa w art. 3 pkt 3, lub innego niż Konfederacja Szwajcarska”. W znaczący sposób poprawi to sytuację, jeżeli chodzi o polskich przewoźników drogowych.

Na ręce pana przewodniczącego składam tę poprawkę z uzasadnieniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Niestety pan poseł nie ma trzech podpisów. Jeśli będzie miał, to ewentualnie do tego wrócimy. Jest to projekt unijny, który wymaga trzech podpisów.

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W zakresie art. 2 ust. 1 pkt 1 lit. c – analogiczna uwaga dotyczyłaby pkt 2 lit. c – proszę zwrócić uwagę, że tu jest przewidziana taka konstrukcja. Wnioskodawcy wskazują, że przepisy mają być nie stosowane dla kierowców delegowanych na terytorium RP z Konfederacji Szwajcarskiej do czasu przyjęcia w drodze umowy z UE zobowiązania do implementacji przepisów dyrektywy.

Wskazujemy, że tego rodzaju przepis ma z jednej strony charakter epizodyczny, bo przez określony czas – tj. do czasu przyjęcia tego zobowiązania przez Szwajcarię – te przepisy nie będą stosowane, a z drugiej strony ten warunek wydaje się przyszły, ale niepewny, w związku z czym uzależnienie stosowania albo wejścia w życie zgodnie z zasadami techniki prawodawczej przepisów ustawy od takiego warunku może rodzić wątpliwości w kontekście zasady pewności prawa. Uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jakie jest stanowisko rządu do poprawki pana posła Suchonia?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Poproszę panią dyrektor Renatę Rychter o szersze uzasadnienie, natomiast powiem zdanie wyjaśnienia do wypowiedzi pana mecenasa, jeżeli chodzi o kwestię Szwajcarii. Należy pamiętać, że przepisy dyrektywy 96/71/WE mają do niej zastosowanie zgodne z umową między UE a Szwajcarią w sprawie swobodnego przepływu osób. W tym momencie dyrektywa UE 2020/1057 nie jest częścią tej umowy. Przepis w przedmiotowym brzmieniu został opracowany na wniosek ministra właściwego ds. UE w ramach prac zespołu, który został powołany do przygotowania niniejszego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki zgłoszonej przez pana posła Suchonia. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 19 posłów. Za – 8, przeciw – 11, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Pan przewodniczący Wroński chciał zabrać głos do art. 2. Tak?

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, wobec przegłosowania poprawki wniesionej przez pana posła Mirosława Suchonia moje stanowisko, które chciałem zaprezentować, jest bezprzedmiotowe, natomiast poprosiłbym o udzielenie głosu przy omawianiu art. 4. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę zgłosić się, jak będziemy omawiali ten artykuł.

Czy są uwagi do art. 3? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tu prosilibyśmy o upoważnienie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Upoważnienie jest stałe.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak jest. To nie będę już zgłaszał uwag stricte legislacyjnych. Prosilibyśmy wnioskodawców tylko o wyjaśnienie pkt 4 i 8. Tu są określenia, które w dalszej części przepisów materialnych nie są używane. Prosilibyśmy o wyjaśnienie potrzeby zawarcia w słowniczku tych definicji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Te definicje zostały w analogiczny sposób uporządkowane w przepisach ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, tak że bazujemy na przepisach z ustawy ogólnej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja w nietypowej sprawie formalnej. Zachęcałbym jednak pana prezesa do tego, aby wyjaśnił problem, który jest w art. 2, dlatego że to ma kolosalne znaczenie z punktu widzenia…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, przepraszam. Jesteśmy przy art. 3. Dałem panu prezesowi głos.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ale to może mieć znaczenie w drugim czytaniu, dlatego liczę jednak na tę refleksję, bo branża transportowa naprawdę…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, jest to niezwykle ważne. Podpisaliśmy również pana poprawkę. Wytłumaczył pan, o co chodzi, znamy niestety stanowisko rządu, ale nie będziemy wracali do artykułu, który już rozpatrzyliśmy, i do głosu, który już został udzielony.

Czy są jeszcze uwagi do art. 3? Nie widzę.

Do art. 4 pan prezes Wroński.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem tylko zwrócić uwagę, że ta ustawa jako taka realizuje prawo unijne, które dotyczy przewoźników z UE, i na podstawie odpowiedniej dyrektywy prawa unijnego musimy wyłączyć z delegowania przewozy dwustronne i przewozy tranzytowe wykonywane przez przewoźników unijnych. Ta samo prawo unijne natomiast wcale nie nakłada takiego obowiązku, żebyśmy wyłączali z delegowania przewozy wykonywane przez przewoźników z państw trzecich: z Rosji, z Białorusi, z Ukrainy, z Kazachstanu, z Serbii. Tutaj państwa członkowskie mają swobodę, natomiast my w tej ustawie także

dajemy im przywileje, które są zarezerwowane dla przewoźników unijnych. Konsekwencją tego – a nie musimy tego robić – jest to, że na przykład w przewozach dwustronnych pomiędzy Ukrainą a Polską, gdzie w zeszłym roku wzrósł eksport Polski do Ukrainy o 58%, polscy przewoźnicy wykonują praktycznie zero przewozów. Po prostu jest tak konkurencyjnie, że ze względu na koszty regulacyjne nie jesteśmy w stanie zaoferować takich stawek, żeby nadawcy towarów, w tym nadawcy polscy, byli zainteresowani przewozami wykonywanymi przez polskich przewoźników.

Co to są te koszty regulacyjne? Koszty regulacyjne to jest chociażby stosowanie się do pewnych wymagań w zakresie pracy, w zakresie wysokości wynagrodzeń. Wynagrodzenia na Ukrainie są dużo niższe. Dbając o prawa socjalne, a w UE staramy się dbać o prawa socjalne pracowników, powinniśmy to zabezpieczyć, żeby przewoźnicy ukraińscy – Ukrainę podaję jako przykład, bo to dotyczy Białorusi, Rosji, wszystkich innych – wypłacali za usługi świadczone na terytorium Polski albo związane z obsługą polskiego rynku wynagrodzenie w takiej samej wysokości, jak polscy przewoźnicy wypłacają swoim kierowcom. To jest po prostu dbanie o polski interes.

W tym momencie, jeżeli została odrzucona przez Komisję poprawka zgłoszona do art. 2, wydaje mi się, że rozsądnym rozwiązaniem byłoby rozważenie wyłączenia z art. 4, z tego zwolnienia z przewozów dwustronnych przewoźników spoza UE. Mówię to pod adresem rządu. Oczywiście nie chcielibyśmy, żeby to hamowało proces legislacyjny nad tą ustawą, bo tu są rozwiązania, które może do końca nas nie zadawalają, ale są, a lepszy wróbel w garści niż gołąb na dachu. Nie może być tak, że Szwajcarzy mają gorsze warunki od przewoźników na przykład z Białorusi czy Ukrainy, a w tym stanie prawnym, jaki będzie obowiązywał jeszcze przez ileś miesięcy, do czasu zawarcia przez Szwajcarię odpowiedniej umowy, będzie tak, że przewoźnicy ze Szwajcarii, którzy w ogóle nie są obecni na naszym rynku, nie zagrażają naszym przewozom, mają gorsze warunki od przewoźników, z którymi nie możemy konkurować kosztowo. Dziękuję. To wszystko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są jeszcze uwagi do art. 4? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W art. 4 proponujemy zmianę ust. 2. Tu proszę zwrócić uwagę, że przepis wygląda w ten sposób, że od dnia 21 sierpnia 2023 r. określone wyłączenie zawarte w rozporządzeniu będzie stosowane wyłącznie do kierowców pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy. Proponowalibyśmy przenieść tę datę do przepisu końcowego i wskazać, że ten przepis wchodzi w życie 21 sierpnia 2023 r., żeby zapewnić spójność tej regulacji z zasadami techniki prawodawczej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne. Odniosę się też do wypowiedzi pana prezesa Wrońskiego. Jest złożona poprawka w tym zakresie, ale będzie ona złożona w art. 5, czyli w miejscu, które dotyczy pracowników, kierowców spoza UE.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 5? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, wraz z posłami Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość mamy jedną poprawkę. Rekomendujemy, aby art. 5 nadać nowe brzmienie. Odczytam tę propozycję. „Art. 5. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego nie jest kierowca, który wykonuje przejazd tranzytem. 2. Kierowca, o którym mowa w ust. 1, nie jest pracownikiem delegowanym

w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług".

Krótkie uzasadnienie. Proponujemy, aby tą poprawką poszerzyć nadzór w ramach delegowania kierowców w transporcie drogowym w odniesieniu do przewozów dwustronnych wykonywanych przez przewoźników z państw trzecich, m.in. z Białorusi, z Rosji. Zakładamy, że rozwiązania te przyczynią się przede wszystkim do podwyższenia poziomu uczciwej konkurencji na polskim rynku przewozów drogowych. Myślę, że zwłaszcza ze strony organizacji zrzeszających branżę transportową jest to jak najbardziej racjonalne, tym bardziej że z art. 1 pkt 10 dyrektywy unijnej 1057/2020 wynika, że przedsiębiorstwa transportowe, które mają siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim, nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Dlatego w pełni uzasadnione jest, jak powiedziałem wcześniej, wyłączenie spod zasad delegowania jedynie przypadków, w których kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państw trzecich wykonują te przejazdy tranzytem.

Konsekwencją tej zmiany będzie zastosowanie obowiązków określonych w rozdziale 4 projektowanej ustawy również do wykonywania przewozów dwustronnych. Zmiana ta jest też spójna z regulacjami, które wprowadza rządowa autopoprawka do projektowanej ustawy w zakresie obowiązku zgłoszenia w systemie SENT wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie zezwolenia zagranicznego lub zwolnionych z obowiązku posiadania takiego zezwolenia. Tyle z naszej strony.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne. Jedno zdanie wyjaśnienia. Tutaj jest powołanie – oczywiście jako przykład – na kierowców, którzy świadczą usługi dla firm z Rosji czy Białorusi. Nie dokonaliśmy wymiany zezwoleń ani z Rosją, ani z Białorusią, tak że przejeżdżających przez Polskę firm transportowych z tamtych państw praktycznie nie ma. Oczywiście mogą jeszcze korzystać z zezwoleń EKMT, ale to jest margines w porównaniu do tego, co działo się w sytuacji normalnej wymiany handlowej czy w sytuacji przedwojennej. Posługiwanie się tymi przykładami w tej chwili jest więc nie do końca odpowiednie, bo firmy transportowe z tych państw w Polsce usług nie świadczą. Jeśli sytuacja się znormalizuje, jeżeli sytuacja na Ukrainie uspokoi się, jeżeli europejskie sankcje zostaną zdjęte, to przepisy te oczywiście będą miały zastosowanie również do kierowców, którzy świadczą usługi na rzecz firm z tych państw wschodnich. Dziękuję bardzo. Stanowisko rządu do tej poprawki jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja akceptuje tę poprawkę. Sprzeciwu nie widzę.

Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę.

Czy są do art. 7? Nie widzę.

Czy są do art. 8? Do art. 9? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mamy kilka uwag do art. 9. Proponujemy, aby w ust. 1 dookreślić tak, jak jest tytuł rozdziału: „składa zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej". To jest w ust. 1.

W ust. 2: „Zgłoszenie delegowania kierowcy, o którym mowa w ust. 1". W pkt 1 trzeba doprecyzować, że chodzi o „przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polski", bo to jest pojęcie definiowane. Podobnie w pkt 5: „rozpoczęcia i zakończenia delegowania kierowcy, o którym mowa w ust. 1".

Mamy pytanie do pkt 7. Na samym końcu mamy: „przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy", natomiast w art. 12 w ust. 3 pkt 7 tej ustawy jest sformułowanie „lub". Czy to jest jakaś różnica? Czy nie powinno być tak samo jak w art. 12 ust. 3 pkt 7? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję.
Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Stanowisko rządu do wszystkich tych zmian redakcyjno-legislacyjnych jest pozytywne. Przepraszam, ale nie wyłapałem, czy była uwaga do art. 9 ust. 2 pkt 6. Czy nie była podnoszona?

Legislator Mariusz Przerwa:
Przepraszam bardzo, uznaliśmy, że ta uwaga została już wcześniej wyjaśniona.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
OK. Jeżeli tak, jeżeli to nie było podniesione, to do wszystkich zmian, które zostały podniesione, stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję. Tym samym Biuro Legislacyjne dokona tych korekt.

Legislator Jarosław Lichocki:
Przepraszam, chcieliśmy się upewnić. W pkt 7 zamiast „czy" będzie alternatywa „lub" czy „albo"?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
„Lub".

Legislator Jarosław Lichocki:
Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 10? Nie widzę.
Czy są do art. 11? Nie widzę.
Rozdział 4. Do czego pan mecenas chce się odnieść?

Legislator Mariusz Przerwa:
Do tytułu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Jeszcze nie zadałem pytania, czy są uwagi do tytułu. Czy są uwagi do tytułu rozdziału 4?

Legislator Mariusz Przerwa:
Panie przewodniczący, to drobna uwaga. Otóż wydaje nam się, że tytuł powinien brzmieć tak: „Obowiązki przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz obowiązki kierowcy delegowanego", a dalej bez zmian, tak jak jest tytuł rozdziału 3. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję.
Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję.
Czy są uwagi do art. 12? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:
Panie przewodniczący, to uwagi porządkujące. Otóż w art. 12 w ust. 1 pkt 2 trzeba doprecyzować, że chodzi o przewoźnika drogowego „z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej", bo to jest pojęcie definiowane. Podob-

nie w ust. 3 pkt 1 i pkt 2, gdzie jest błędna konstrukcja. W pkt 3 ust. 3: „prawa jazdy kierowcy delegowanego”.

Mamy jeszcze pytanie do ust. 2 do pkt 2. Czy tu nie trzeba dookreślić, że to dowody potwierdzające wykonywanie przewozów drogowych „na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”, podobnie jak jest w art. 9 ust. 3 pkt 2? Czy ta konstrukcja powinna być tu powtórzona?

W ust. 4 tego artykułu w pkt 1 również proponujemy: „nazwę przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego”, bo taka jest definicja. W pkt 2: „kierowcy delegowanego”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu do wszystkich zmian z wyjątkiem jednej jest pozytywne. Art. 12 ust. 2 pkt 2 nie wymaga dookreślenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę dokonać tych korekt.

Czy są uwagi do art. 13? Nie widzę.

Czy są do art. 14? Nie widzę.

Czy są do art. 15? Nie widzę.

Czy są do art. 16? Nie widzę.

Rozdział 5. Czy są uwagi do tytułu rozdziału 5? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 17? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

To uzupełnienie w art. 17 w pkt 1 lit. b zgodności danych zawartych w zgłoszeniu delegowania, o którym mowa w art. 9 ust. 1. To podobna konstrukcja jak w lit. a tego artykułu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 18? Nie widzę.

Czy są do art. 19? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. W art. 19 w ust. 1 w pkt 1 należy dookreślić przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Podobnie w ust. 2 i w pkt 2. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę dokonać korekt.

Legislator Jarosław Lichocki:

Jeśli można, jeszcze w ust. 3…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tam na końcu mamy fragment: „dane te powinny być podpisane". Wskazujemy na czasownik modalny, którego należy unikać. Proponujemy: „dane te podpisuje się przy użyciu kwalifikowanego podpisu".

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 20? Nie widzę.
Czy są uwagi do art. 21?
Czy są uwagi do art. 22?
Czy są uwagi do art. 23?
Czy są uwagi do art. 24?
Czy są uwagi do art. 25?
Czy są uwagi do art. 26?
Czy są uwagi do tytułu rozdziału 6? Nie widzę.
Czy są uwagi do art. 27?
Czy są uwagi do art. 28?
Czy są uwagi do art. 29?
Czy są uwagi do art. 30?
Czy są uwagi do art. 31?
Czy są uwagi do tytułu rozdziału 7? Nie widzę.
Czy są uwagi do art. 32?
Czy są uwagi o art. 33? Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, chcieliśmy zgłosić propozycję zmian do art. 33, który reguluje kwestie związane z wysokością kar. Tu jest propozycja podniesienia wysokości kar. Tym wysokościom kar będą podlegali przede wszystkich przedsiębiorcy zagraniczni, którzy delegują kierowców na terytorium naszego kraju. Dodam, że polscy przewoźnicy podlegają w Europie Zachodniej zdecydowanie wyższym sankcjom, a w niektórych krajach nawet odpowiedzialności karnej. W związku z tym być może zasadne byłoby podniesienie wysokości kary maksymalnej, określonej w ust. 1. Zaproponowaliśmy podniesienie o 1 tys. zł, do 4 tys. zł, ale można byłoby zastanowić się nad karą jeszcze wyższą, żeby te wysokości kar podnieść.

Jeśli chodzi natomiast o szczegóły klasyfikacji poszczególnych naruszeń, są określone w załączniku do ustawy, a do tego odsyła ust. 2 w art. 33. Tutaj z kolei proponujemy, aby w sytuacjach, w których przedsiębiorca zagraniczny zgłosił takiego kierowcę do systemu, ale nie przekazał mu odpowiedniej dokumentacji w celach kontrolnych, wysokość kary była nieco niższa niż niezgłoszenie w ogóle. W sytuacji natomiast, kiedy przedsiębiorca zagraniczny nie przekazuje dokumentów po wykonaniu czynności delegowania, zaproponowaliśmy obniżenie kary, ale wtedy karę należałoby liczyć za każdy dokument, kiedy ten przedsiębiorca zagraniczny ich nie przekazuje, łącznie z wynagrodzeniem i z warunkami wykonywania przewozu. To nasza propozycja do rozważenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Nie ma innych uwag do art. 33?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Mam pytanie. Czy jest może przygotowana przez państwa poprawka? Nie. To propozycja. Panie przewodniczący, to bardzo prosiłbym… O to chciałem też zapytać pana ministra. Przy-

pominam sobie nasze dyskusje w Komisji w przypadku przyjmowania różnego rodzaju przepisów i czasami kary były horrendalne. Panie ministrze, dlaczego zdecydowali się państwo na tak niskie kary? Jeżeli chodzi o polskich przedsiębiorców, to mam wrażenie, że te kary są ustanawiane tak, że zawsze wtedy powtarzają państwo, że jest to ważne, bo to jest prewencja, że maksymalna kara zapisana w ustawie to jest prewencja.

Chciałem więc zapytać, dlaczego kary w tej ustawie znacząco odbiegają od kar, które są zazwyczaj wpisane w projekty ustaw i dotyczą polskich przedsiębiorców. Czy te kary nie powinny być jednak wyższe właśnie z uwagi na to, co zawsze państwo powtarzają, czyli na wymiar prewencyjny? Bardzo uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to bardzo ciekawy wątek. Bardzo dziękuję za uwagi, które zostały zgłoszone przez ZMPD. Wpłynęły do nas dzisiaj. Przypominam, że prace nad ustawą trwały dosyć długo. Konsultacje z branżą były bardzo szerokie, też w ostatniej fazie pracy nad tym projektem. Nawet po przyjęciu przez Radę Ministrów dokonywaliśmy autopoprawkami ważnych i potrzebnych zmian. Myślę, że środowisko zrzeszające firmy transportowe to potwierdzi. Kwestia kar i ich wysokości nie pojawiła się w tych dyskusjach, rozmowach, propozycjach, dlatego zostały ustalone na tym poziomie i wcale, panie pośle, nie odbiegają one, nie są niższe od kar, które są nakładane na polskich przewoźników za tożsame wykroczenia.

Chcę, żeby była jasność co do tej wysokości. Nie mówimy „nie” ogólnej uwadze, która została zgłoszona przez pana dyrektora Piotra Mikiela. Proces legislacyjny jest otwarty. Będzie drugie czytanie na sali plenarnej. Myślę, że jako Ministerstwo Infrastruktury będziemy w stanie zarekomendować odpowiednią poprawkę w tym zakresie. Jeżeli większość parlamentarna będzie w stanie ją zgłosić, to będziemy o to apelować, będziemy o to prosić i będziemy w stanie takie zmiany przygotować, ale, jak mówię, nie teraz, ponieważ nie ma konkretnej propozycji spisanej jako poprawka, natomiast podczas kolejnego czytania tego projektu ustawy jak najbardziej tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 34? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, w art. 34, na samym końcu ust. 2, jest odwołanie do art. 27 ust. 6. Po pierwsze chcemy zwrócić uwagę, że w art. 27 jest pięć ustępów. Wydaje nam się, że to powinno być do ust. 5, ale w związku z tym, że w ust. 5 odnosimy się do żądania Państwowej Inspekcji Pracy, o której mowa w art. 12 ust. 1 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, proponujemy, aby końcówka ust. 2 brzmiała: „lub żądaniem Państwowej Inspekcji Pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 35? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 36? Nie widzę.

Czy są uwagi do tytułu rozdziału 8? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 37? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, mamy kilka uwag w związku z tym, że 26 maja tego roku została przyjęta ustawa o zmianie ustawy o autostradach płatnych. Już w art. 2 w § 1 w pkt 8 jest dodana lit. h, dlatego proponujemy, aby wszędzie, we wszystkich punktach do pkt 11 była dodana lit. i. To po pierwsze.

Po drugie, w pkt 3 proponujemy korektę, aby było nie: „wyrazy «pkt 8 lit. g»", tylko: „wyrazy «pkt 8 lit. g i h» zastępuje się wyrazami «pkt 8 lit. g, h oraz i»". Podobna zmiana byłaby w zmianie nr 11 – „w art. 166c (…)" – i tam również powinno być: „wyrazy «pkt 8 lit. g i h» zastępuje się wyrazami «pkt 8 lit. g, h oraz i»" w związku z nowymi zmianami w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 38? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Proponujemy skasować wyrazy w poleceniu nowelizacyjnym: „wprowadza się następujące zmiany", bowiem w art. 38 te zmiany dotyczą wyłącznie art. 21.

Ponadto w zmianie nr 1 tiret pierwsze wydaje się, że zamiast „z zastrzeżeniem" powinno być „z uwzględnieniem". Proponujemy: „z uwzględnieniem ust. 13 i 15c". To, co będzie zastępowane, oczywiście pozostaje bez zmian. Podobnie w pkt 20. Na końcu mamy: „z zastrzeżeniem ust. 15 i 15c", tak że proponowalibyśmy „z uwzględnieniem". W lit. d, na końcu tej zmiany, zadania służbowe. To wszystko, jeśli chodzi o art. 38. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu do pierwszej i do trzeciej poprawki jest pozytywne, natomiast do drugiej nie, ponieważ jeżeli chodzi o wyrażenie „z zastrzeżeniem", jest tutaj celowe i powinno pozostać, ponieważ odsyła do wskazanych przepisów, gdzie ustawodawca wprost informuje o braku zastosowania ogólnych zwolnień dotyczących diet z tytułu podróży – to jest pkt 16 – i pracy zagranicznej – to jest pkt 20 – do kierowców, gdyż ci dysponują swoim własnym zwolnieniem, dodawanym właśnie w pkt 23d. Celem zachowania spójności językowej w ustawie PIT należy pozostawić obecne brzmienie projektowanych przepisów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Proszę dokonać zmiany poprawek nr 1 i 3.

Czy są uwagi do art. 39? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcieliśmy zwrócić uwagę, że w zmianie nr 5 – „w art. 50 pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6" – pkt 5 został usunięty przez ustawę o autostradach płatnych, dlatego zmiana będzie polegała na tym, że będzie: „w art. 50 dodaje się pkt 6". Konsekwencją tego wykreślenia pkt 5 jest zmiana w pkt 6. Powinien on brzmieć: „w art. 51 w ust. 5 wyrazy «art. 50 pkt 1 i 4» zastępuje się wyrazami «art. 50 pkt 1, 4 i 6»". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jeszcze Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jest jeszcze jedna rzecz. Na samym końcu zmiany nr 15 mamy odwołanie: art. 92d–92f ust. 2. Wydaje nam się, że ust. 2 dotyczy wyłącznie art. 92f, ale prosimy stronę rządową o potwierdzenie. Jeżeli tak, to ta zmiana powinna brzmieć: „oraz art. 92d, art. 92e i art. 92f ust. 2". Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mówimy o pkt 12?

Legislator Mariusz Przerwa:

15.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

OK. Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu ZMPD Piotr Mikiel:

Panie przewodniczący, art. 39 wprowadza zmianę do ustawy o transporcie drogowym. Tu są istotne propozycje zmiany zawarte w autopoprawce rządowej, które polegają na wprowadzeniu obowiązku zgłaszania do systemu SENT przewoźników międzynarodowych, zagranicznych wykonujących przewozy przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Poza przewozami międzynarodowymi proponujemy, żeby był obowiązek zgłaszania także przewozów kabotażowych wykonywanych na terytorium naszego kraju. Dzisiaj nie mamy żadnych danych, z których wynikałoby, jaka jest skala tego problemu. Takim obowiązkom podlegają przewoźnicy w niektórych krajach europejskich, jak chociażby na Węgrzech, w związku z tym uważamy, że to nie jest duża skala, a warto byłoby wiedzieć, w jakiej ilości przewoźnicy ci podlegają tym przewozom kabotażowym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, jeżeli mogę powiedzieć kilka zdań komentarza, rozpocznę od tego, na czym zakończył pan dyrektor Mikiel. Faktycznie to nie jest duża skala, jeżeli chodzi o kabotaże realizowane przez przewoźników z państw trzecich, dlatego w pierwszym momencie wzięliśmy się za bary z głównymi, podstawowymi przewozami. Elektronizacja zezwoleń, szanowni państwo, to jest przewrót – przewrót kopernikański, użyję tego słowa – jeżeli chodzi o uszczelnienie systemu i likwidację nieuczciwej konkurencji transportowej, która może pojawiać się na terenie RP. To jest ogromna zmiana, od lat oczekiwana przez polską branżę transportową.

Dzięki temu, że w ramach Krajowej Administracji Skarbowej powstał system SENT – a też nie był on, z tego, co kojarzę, pozytywnie odbierany przez opozycję – możemy zwiększyć jego funkcjonalność właśnie o elektroniczną weryfikację zezwoleń drogowych. To jest naprawdę bardzo ważna, poważna i korzystna zmiana. Nie chcę wypowiadać się w imieniu nadzorców systemu SENT, czyli w imieniu Krajowej Administracji Skarbowej, natomiast stworzenie tej funkcjonalności trochę zajmie. Stąd odpowiednie vacatio legis do tego przepisu.

W głównej mierze chcemy połapać przewozy, które są realizowane przez przewoźników, którzy muszą posiadać zezwolenia w największej ilości, w największej części. Ta uwaga oczywiście powinna być uwzględniona w dalszych pracach nad poszerzeniem funkcjonalności systemu SENT, ale nie wydaje mi się, że jesteśmy w stanie zrobić

to tą ustawą. Nie chcę tutaj przesądzać, bo, jak mówię, KAS odpowiada za system SENT, nie chcę przesądzać tego definitywnie, natomiast mamy jeszcze trochę czasu na to, żeby dokładnie ocenić możliwości poszerzenia funkcjonalności o przewozy kabotażowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 40… Do art. 39?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Art. 39 jest dosyć obszerny. Mamy tu jeszcze jedną uwagę dotyczącą zmiany w projekcie zawartym w druku nr 3320. Była to zmiana nr 10, obecnie to zmiana nr 13. Po wprowadzeniu autopoprawki dotyczy art. 92a i dodawanego ust. 10a. Chcielibyśmy zapytać o charakter tego przepisu, bowiem w naszej ocenie – właściwie jest to reguła wykładnicza – w przypadku stwierdzenia określonych nieprawidłowości w pierwszej kolejności mają być stosowane przepisy ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Mamy pytanie o charakter, bowiem reguły wykładni wynikają nie z ustawy nowelizowanej. Chcieliśmy zadać pytanie w kontekście zasad techniki prawodawczej o to, jaki jest charakter tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj stosowaliśmy analogiczne rozwiązania, które funkcjonują na gruncie przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Zgodnie z art. 16a ust. 1 przedmiotowej ustawy, jeżeli uprawnienie do zatrzymania środka transportu wraz z towarem lub usunięcia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, zbiega się z uprawnieniem do zatrzymania lub usunięcia środka transportu wraz z towarem określonym w przepisie innych ustaw, w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy. Ponadto zgodnie z ust. 2 wyżej wymienionego artykułu w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych mających wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu w pierwszej kolejności stosuje się art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są jeszcze uwagi do art. 39? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 40? Proszę bardzo. Oddaję głos stronie społecznej.

Dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że jako strona społeczna będę wyrazicielem…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę się przedstawić.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W odpowiedzi na te konsultacje chciałem panu ministrowi podziękować. Faktycznie bardzo dziękujemy za zrozumienie i uwzględnienie naszych wniosków w szerokim

zakresie, jednak po naszej stronie, tak jak pan minister trochę nas skrytykował, refleksja także przychodzi w różnym momencie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stwierdziłem fakt.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

W związku z tym jest jeszcze propozycja albo jeszcze jeden wniosek do rozważenia przez Komisję, przez pana ministra i ministerstwo. Dotyczy to zmiany nr 1 w art. 40 dotyczącym definicji przeciętnego wynagrodzenia. Przeciętne wynagrodzenie, które potem jest progiem do odliczania podstawy oskładkowania, jest tutaj definiowane jako przeciętne miesięczne wynagrodzenie określone na dany rok kalendarzowy. Doskonale państwo wiecie, że sytuacja ekonomiczna w przedsiębiorstwach transportowych, wzrost wynagrodzeń wymuszony wprowadzeniem pakietu wiele firm wprawił w kłopoty i dlatego dobrze byłoby trochę ulżyć finansowo firmom i w definicji przeciętnego wynagrodzenia zrobić odniesienie do prognozowanego miesięcznego wynagrodzenia określonego nie na dany rok, ale na rok ubiegły.

Przeciętne wynagrodzenie określane w przepisach rośnie bardzo szybko. W 2022 r., kiedy przepisy były wdrożone, było to 5922 zł, w 2023 r. jest już 6935 zł, czyli o ponad 1000 zł więcej, a głosy i prognozy na 2024 r. mówią, że ten wzrost będzie wynosił nawet 1500 zł. Gdyby dać przewoźnikom jeden rok oddechu i odnosić to do roku ubiegłego, a nie bieżącego, byłaby to bardzo duża sprawa dla firm transportowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, faktycznie wynagrodzenia rosną bardzo szybko. Mogę to powiedzieć z delikatnym uśmiechem na twarzy, szczególnie patrząc na koleżanki i kolegów z opozycji. Jeżeli chodzi natomiast o propozycję pana dyrektora Bogdanowicza, kwestie związane z tymi warstwami wynagrodzeń i ubezpieczeń każdorazowo musimy uzgadniać z Ministerstwem Rodziny i Polityki Społecznej. Podejdziemy do tego tematu, natomiast musimy to zrobić wspólnie z resortem, który jest za tę sferę odpowiedzialny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tutaj mamy dwa drobiazgi i jedną uwagę systemową. Otóż w zmianie nr 4 konsekwencją oznaczenia art. 24 jako ust. 1 będzie także konieczność dokonania nowelizacji w art. 31d ust. 3, gdzie jest odesłanie do bezustępowego art. 24. Rozumiem, że na upoważnienie pozwolimy sobie dokonać tego rodzaju zmiany. Ponadto odesłanie do ust. 1 będzie konieczne w poleceniu nowelizacyjnym w art. 40, zmiana nr 3, w nowym brzmieniu art. 22.

Druga drobna rzecz to „z zastrzeżeniem" w art. 26g. Proponujemy „z uwzględnieniem".

W zmianie nr 4 w ust. 3 mamy konieczność przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Mamy pytanie zarówno do wnioskodawców, jak i do adresatów tych przepisów. Czy rozumienie przepisów socjalnych z prawa unijnego transponowane na przepisy polskiego porządku krajowego będzie jasne i zrozumiałe? Mamy wrażenie, że przepisy socjalne w rozumieniu polskiego systemu prawa to troszeczkę coś innego niż przepisy pracownicze czy przepisy o czasie pracy kierowców w transporcie drogowym. Pytanie, czy w tym zakresie nie będzie wątpliwości w zakresie stosowania tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zacznę od ostatniego słowa, od ostatniej uwagi pana mecenasa. Pod pojęciem przepisów socjalnych kryją się przepisy rozporządzenia WE nr 561/2006. Jeżeli spojrzymy na pełny

tytuł tego rozporządzenia, to brzmi ono: rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85. Do tego rozporządzenia odnosi się więc pojęcie przepisów socjalnych.

Wcześniejsze uwagi przyjmujemy. Tam nie ma nic takiego, co byłoby przez nas kwestionowane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 41? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, to tylko pytanie do strony rządowej i prośba o potwierdzenie. W zmianie nr 2 mamy: „delegowani kierowcy". Czy nie trzeba tutaj dookreślić, że są to kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej?

Czy w zmianie nr 3 w pkt 5a nie trzeba dookreślić: żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby? Czy nie trzeba tego dookreślić?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest akceptacja dla obu korekt zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 42? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 43? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 44? Nie widzę.

Czy są uwagi do tytułu rozdziału 9? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 45? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 46?

Czy są uwagi do art. 47? Proszę, do art. 47.

Dyrektor departamentu ZMPD Piotr Mikiel:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, brzmienie art. 47 tak naprawdę zawarte jest w rządowej autopoprawce do tego projektu. Tam jest ta istotna zmiana, o której dzisiaj mówiłem, dotycząca wprowadzenia obowiązku rejestrowania przewoźników zagranicznych w SENT. To jest to, o czym pan minister już tu dzisiaj wspomniał, że znaczna część przewoźników oczekiwała tych zmian i wprowadzenia tego obowiązku jak najszybciej. Tu apelujemy, żeby nie czekać do 1 stycznia 2025 r., czyli jeszcze przez półtora roku, tylko żeby skrócić ten termin do 1 stycznia 2024 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy pan minister chce się odnieść?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Też chciałbym, żeby te przepisy weszły w życie jak najszybciej. Też nam na tym zależy, natomiast wiem, że, jak mówię, poszerzenie tej funkcjonalności systemu SENT musi trochę trwać. Stąd propozycja, która jest w tej chwili.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Czy są uwagi do art. 48? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 49? Nie widzę.

Czy są uwagi do załącznika? Nie widzę.

Przystępujemy do zaopiniowała projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywną opinią? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 21 posłów. Wszyscy byli za pozytywną opinią dla tej ustawy.

Musimy dokonać jeszcze wyboru pana posła bądź pani poseł na sprawozdawcę. Przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję, żeby Komisja wybrała pana wiceprzewodniczącego posła Piotra Króla.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja dokonała tego wyboru. Sprzeciwu nie słyszę.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie.